CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 103 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 9 mai 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 9 mai 2018

● (1600)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Bonjour à tous. Soyez les bienvenus à cette 103e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour cette 42e législature. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous procédons à l'étude des véhicules autonomes et connectés au Canada.

Pour la période de 16 heures à 16 h 30, nous recevons, du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, M. Daniel Therrien, commissaire à la protection de la vie privée du Canada, et Barbara Bucknell, directrice des politiques et de la recherche.

Merci à vous deux d'avoir trouvé une fenêtre dans vos horaires chargés pour venir nous donner certains renseignements sur les préoccupations en matière de protection des renseignements personnels attachées à cette question particulière.

[*Français*]

M. Daniel Therrien (commissaire à la protection de la vie privée du Canada, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada): Madame la présidente et honorables membres du Comité, je vous remercie de nous avoir invités à témoigner devant vous aujourd'hui dans le cadre de votre étude sur les véhicules automatisés et branchés au Canada.

Les véhicules modernes sont plus qu'un simple moyen de transport. Ils sont devenus des téléphones intelligents sur roues. Ce sont des réseaux de capteurs mobiles qui peuvent recueillir des renseignements concernant leurs propres systèmes internes, ceux d'autres véhicules sur la route et l'infrastructure locale, et communiquer avec eux. Ces renseignements ne se rapportent pas exclusivement au véhicule lui-même. Ils peuvent porter sur le conducteur ou sur les passagers et servir à dégager des tendances ou à faire des déductions au sujet de ces personnes à plusieurs fins qui ne se rapportent pas toutes à la sécurité des transports.

Par exemple, ces véhicules recueillent des renseignements sur les habitudes et les comportements des conducteurs, sur la biométrie et la santé, sur l'emplacement, sur les contacts personnels, sur les horaires et les communications et sur le contenu lié au divertissement, et ces renseignements pourraient servir, entre autres, à des fins de marketing, à des fins d'établissement d'un contrat d'assurance fondé sur l'usage ou à des fins de navigation.

La plupart des flux de données des véhicules connectés sont très complexes et ils ne sont pas transparents. Les gens sont habitués de s'installer simplement derrière le volant et de conduire. Il est possible qu'ils ne soient guère au courant de la manière dont les données saisies par un véhicule connecté seront utilisées en arrière-plan, et encore moins de leur incidence. Ils ne connaissent peut-être pas non plus les options à leur disposition pour limiter, désactiver ou contrôler d'une façon quelconque ces mécanismes.

L'arrivée des véhicules connectés et autonomes peut présenter des avantages considérables pour les Canadiens, mais ces technologies ne pourront gagner la confiance des consommateurs que lorsqu'un juste équilibre sera atteint entre le flux d'information et la protection de la vie privée.

[*Traduction*]

Au cours des dernières années, le Commissariat s'est donné pour but de déterminer les améliorations à apporter au modèle de consentement actuel en vertu de la loi fédérale sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé. Cet exercice a permis d'établir clairement que les personnes souhaitent être en mesure de prendre des décisions au sujet de leurs données. Il a également permis d'établir que les organisations doivent trouver une façon de mieux expliquer ce qu'elles entendent faire avec les renseignements qu'elles recueillent. Afin d'améliorer la situation, nous avons publié une mise à jour de nos lignes directrices en matière de consentement en ligne, qui énonce sept principes directeurs pour obtenir un consentement valable.

En ce qui concerne les véhicules connectés, il pourrait être inapproprié que le conducteur contrôle la façon dont l'information est utilisée dans certains cas, par exemple lorsque les données servent à assurer la sécurité routière ou le bon fonctionnement du véhicule. Toutefois, dans de nombreuses autres situations, le choix individuel devrait prévaloir. Le cas échéant, nous estimons que nos lignes directrices sur le consentement seront utiles.

Bien que nous soyons d'avis que le consentement valable et éclairé continue de jouer un rôle important dans la protection de la vie privée, il est également évident que le modèle de consentement est mis à l'épreuve par ce nouveau contexte où les flux de données et les modèles d'affaires sont de plus en plus complexes. Dans de telles situations, comme c'est manifestement le cas avec les véhicules connectés, d'autres mécanismes doivent venir appuyer le consentement, y compris les codes de pratiques à l'intention de l'industrie, la protection de la vie privée à l'étape de la conception ainsi que la reconnaissance d'une grande responsabilité et l'application d'un respect accru de la part des organisations en ce qui concerne le droit à la vie privée. En outre, il faudrait appliquer la loi de façon proactive pour assurer un examen indépendant du respect de ces exigences et obliger les organisations à rendre des comptes en la matière.

Le moment est venu de mettre rapidement en place des lois plus modernes en matière de protection des renseignements personnels pour nous protéger en tant que citoyens et consommateurs. Je demande que des modifications soient apportées à la loi de manière à permettre au Commissariat, à titre de tiers indépendant, de se rendre dans une organisation et de vérifier si cette dernière respecte les principes de protection de la vie privée, et ce, sans devoir au préalable soupçonner qu'il y a eu violation de la loi. Il ne s'agit pas de pouvoirs extraordinaires, mais plutôt de pouvoirs qu'exercent depuis longtemps d'autres organismes de réglementation. Une plus grande responsabilité des organisations et une application plus proactive des lois en matière de protection des renseignements personnels sont nécessaires pour protéger efficacement la vie privée dans un monde technologique complexe.

Pour conclure, j'aimerais mentionner l'étude que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a effectuée à ce sujet. J'ai trouvé encourageant de voir que ledit rapport accorde une grande importance aux questions de protection de la vie privée que nous avions soulevées au cours de son étude, et qu'il contient quatre recommandations sur la protection de la vie privée.

● (1605)

Je note en particulier sa recommandation n° 8, qui réitère ma recommandation voulant que la loi soit modifiée pour donner au Commissariat « le pouvoir d'enquêter de façon proactive sur le respect de la Loi sur la protection des renseignements personnels et des documents électroniques par l'industrie et de faire observer la Loi », ainsi que sa recommandation n° 10 visant à réunir les intervenants concernés afin d'élaborer un cadre coordonné pour les véhicules connectés, dont la protection de la vie privée serait l'une des principales considérations. J'attends avec impatience la réponse du gouvernement à ce rapport et j'espère continuer à jouer un rôle clé dans les orientations futures.

Mobiliser et éduquer les consommateurs afin qu'ils puissent faire des choix raisonnables, donner plus de pouvoir aux organismes de réglementation et mettre en place une approche coordonnée à l'égard des véhicules connectés concordent manifestement avec la façon dont le Commissariat envisage de gérer les problèmes liés au consentement et les défis en matière de protection des renseignements personnels associés aux véhicules connectés.

Merci beaucoup. Je serai heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Liepert, vous avez cinq minutes.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): J'ai de la difficulté à comprendre pourquoi les véhicules automatisés seraient plus susceptibles de causer des problèmes de protection de la vie privée que les véhicules actuels. Vraiment, il est ici question de technologie et des avantages associés à la technologie, qu'il s'agisse de véhicules automatisés ou non.

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi les véhicules sans conducteur seraient plus enclins aux problèmes de confidentialité que les véhicules actuels?

M. Daniel Therrien: La distinction n'est pas tout à fait entre les véhicules sans conducteur et les véhicules actuels. Elle est plutôt entre les voitures connectées à Internet, qu'elles soient autonomes, semi-autonomes ou partiellement autonomes, et les modèles plus anciens qui ne sont pas connectés à Internet. Les risques pour la vie privée découlent du fait qu'à l'heure actuelle, et certainement dans le futur, les voitures sont connectées à Internet en partie pour des raisons de sécurité des transports — qui sont bien sûr légitimes et nécessaires —, mais aussi pour d'autres raisons. Par exemple, lorsque quelqu'un conduira son véhicule en 2018 — et peut-être que ce sera différent en 2030 — et qu'il se comportera d'une certaine façon et se rendra à certains endroits, des données seront recueillies au sujet du comportement et des déplacements de ce conducteur, et potentiellement communiquées à des tierces parties. Ces voitures, qui sont branchées à Internet, recueilleraient des renseignements tout à fait personnels, renseignements qui pourraient ensuite être communiqués à d'autres pour toutes sortes de raisons: mise en marché, assurances, etc.

M. Ron Liepert: Je comprends cela. Pour moi, la question se situe plutôt du côté des avancées technologiques et de la façon dont l'industrie automobile utilise la technologie, que ce soit le GPS ou quoi que ce soit d'autre, et moins du côté de ce qui différencie les voitures sans conducteur des voitures avec conducteur. Je m'interroge sur la mise en oeuvre graduelle de cette technologie qui suscitera des préoccupations en matière de vie privée. Mon questionnement est-il justifié?

M. Daniel Therrien: Ce qui nous préoccupe, c'est que la nouvelle technologie permettra de recueillir beaucoup plus de renseignements personnels que ce qui est possible à l'heure actuelle, surtout dans le cas de cette technologie qui reliera le véhicule à Internet pour toutes sortes de raisons.

Pour le dire clairement, comme j'ai essayé de le faire dans ma déclaration, la mise au point de véhicules branchés pourrait s'accompagner de maints avantages sur le plan de l'environnement, de la sécurité routière, etc., mais donnera également lieu à la collecte d'une quantité accrue de renseignements personnels. Cela ne veut pas dire que cette technologie est à proscrire, mais bien qu'elle devrait être réglementée.

M. Ron Liepert: Je devrais probablement savoir cela, mais où en sommes-nous aujourd'hui en ce qui concerne les diverses recommandations que vous avez faites au gouvernement? Où en sont-elles? Ont-elles été « tablettées »?

● (1610)

M. Daniel Therrien: Le gouvernement n'y a pas encore répondu. Nous avons présenté des recommandations similaires au Sénat, et le Sénat était d'accord avec elles, mais le gouvernement doit encore donner sa réponse. C'est l'un des aspects. Nous avons présenté des recommandations similaires au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique de la Chambre des communes. Ces recommandations vont au-delà de la simple question des véhicules, mais elles sont très similaires à celles que nous avons présentées à cet égard. Ce comité s'est aussi montré favorable à une bonne partie de nos recommandations, et nous attendons toujours la réponse du gouvernement. Le gouvernement n'a pas encore dépassé le temps qu'il avait pour répondre à ces rapports, mais nous n'avons pas encore reçu sa réponse.

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

M. Ron Liepert: J'ai terminé.

La présidente: Merci.

Monsieur Hardie, vous avez la parole.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Ma question est une question fondamentale. Le véhicule est en train de se déplacer quelque part et d'interagir avec l'Internet des objets. C'est quelque chose qui appartient au futur. Le véhicule a-t-il besoin de tenir un registre? Est-il essentiel de recueillir ces données et de les stocker quelque part?

M. Daniel Therrien: Si vous êtes en train de parler de...

M. Ken Hardie: Je sais que vous n'êtes pas un technicien de véhicules automobiles, mais cette question doit être posée. Il s'agit en effet de collecte, d'entreposage et d'élimination des données.

M. Daniel Therrien: Oui, c'est le cas.

M. Ken Hardie: Quelqu'un doit avant tout vérifier s'il est absolument essentiel de créer ces registres pour permettre à ces machines de faire leur travail.

M. Daniel Therrien: Les renseignements recueillis ne seront pas tous des renseignements personnels. Ils pourraient porter sur la façon dont le véhicule se comporte, sur son fonctionnement, ce qui, dans certains cas, n'aura rien à voir avec des renseignements personnels. Voilà une partie des enjeux, mais il y en a d'autres qui nous préoccupent — ou, du moins, qui présentent un intérêt pour nous —, et ce sont ceux qui concernent la collecte de renseignements du véhicule et la communication de ces renseignements à l'extérieur du véhicule.

Le système pourrait par exemple choisir de garder des renseignements sur le comportement du conducteur. Les données recueillies porteront en partie sur cela, ce qui pourrait être nécessaire pour assurer la sécurité routière ou satisfaire à certaines exigences en matière de réglementation. Nous ne disons pas que ces renseignements ne devraient pas être enregistrés, mais s'il s'agit de renseignements personnels, le principe de la loi à cet égard est que la collecte ne devrait se faire que lorsque cela est nécessaire, et que l'information ne devrait être gardée que s'il est nécessaire de la garder pour répondre à des exigences réglementaires. Voilà le principe général à considérer.

M. Ken Hardie: J'ai d'autres questions, alors nous allons jeter un coup d'oeil en ligne pour avoir plus des précisions à ce sujet.

À quoi vous attendez-vous en ce qui concerne la surveillance en temps réel des véhicules?

M. Daniel Therrien: Voulez-vous dire, pour des raisons de sécurité?

M. Ken Hardie: Pour n'importe quelle raison. La technologie est là et elle vous permet de suivre un véhicule à la trace et tous ses déplacements. Votre loi prévoit-elle quelque chose à cet égard?

M. Daniel Therrien: La Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques est une loi qui se fonde sur des principes, et je crois qu'elle peut être interprétée de manière à s'appliquer à ces différents types de collectes de renseignements, à condition qu'on la munisse de règlements ciblés particuliers. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes d'accord avec le comité du Sénat, qui recommandait que le gouvernement travaille avec le secteur privé — et, espérons-le, avec nous — pour mettre au point un code de pratique, ou des règlements plus précis que les principes généraux de la loi.

La Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques a ce qu'il faut, mais elle devra être bonifiée à l'aide d'un code de pratique ou de règles plus précises, ce à quoi le gouvernement devra travailler en collaboration avec l'industrie et, nous l'espérons, avec notre aide.

M. Ken Hardie: Pensez-vous que nous pourrions arriver à un point où les gens qui iront s'acheter une voiture auront la possibilité de se désengager, c'est-à-dire de débrancher littéralement le module qui fait tout cela afin d'y aller à l'ancienne, de conduire eux-mêmes et de faire tout ce qu'ils veulent sans toute cette surveillance électronique?

Est-ce que c'est quelque chose qui pourrait intéresser le commissaire à la protection de la vie privée?

M. Daniel Therrien: Je crois que cela pourra se faire pour la collecte et la communication de certaines informations, mais probablement pas pour toutes les informations. Par exemple, si nous considérons que, d'ici quelques années, il y aura sur nos routes un mélange de voitures autonomes et semi-autonomes, il faudra nécessairement qu'il y ait un échange d'informations entre les voitures et l'infrastructure routière afin d'assurer que lesdits véhicules circuleront de manière sécuritaire. Je ne m'attends pas à ce que la collecte et la communication des informations nécessaires pour assurer la sécurité routière soient des options que les gens pourront décliner.

En revanche, je crois que certaines autres utilisations qui portent moins à conséquence — comme la liste de contacts stockée dans le téléphone qui sera branché à votre auto, ou d'autres choses de ce genre — devraient être facultatives.

● (1615)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin, nous vous écoutons.

[*Français*]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Cinq minutes avec vous deux, c'est vraiment trop peu. Alors, je plonge immédiatement.

Je reviens à la base, c'est-à-dire à la notion de consentement. Je ne pense pas pouvoir comptabiliser le nombre de fois où j'ai tenté de lire un formulaire de consentement jusqu'à la fin. Chaque fois, j'ai fini par accepter sans rien y comprendre, parce que le langage m'est tout à fait hermétique et que les contrats sont habituellement très longs.

Voici ma première question. Qu'est-ce que le gouvernement peut et devrait faire pour que celui ou celle qui accorde son consentement le fasse vraiment de façon éclairée?

L'achat d'une voiture est un investissement important. L'excitation est à ce point grande que, souvent, on accepte les conditions sans vraiment savoir ce qu'on vient d'accepter.

M. Daniel Therrien: Le consentement ne s'applique pas à tous les usages, mais il y en a où il est pertinent, par exemple dans le cas de la cueillette de la liste de contacts dans le téléphone qui est branché à l'auto. À cet égard, nous avons émis des lignes directrices de façon préliminaire, qui seront très bientôt définitives. Ces lignes directrices visent à ce que, quand ils rédigent leur politique de protection de la vie privée, les fabricants d'autos et les autres compagnies mettent l'accent sur certains éléments clés pour qu'ils soient compréhensibles par les usagers, de façon à ce que le consentement soit plus éclairé. Je ne vais pas entrer dans les détails maintenant, mais, selon nos lignes directrices, les compagnies devront mettre l'accent sur quatre éléments clés qui devront être compréhensibles par les consommateurs, afin qu'ils puissent donner un consentement éclairé.

Cela ne s'applique pas vraiment au fonctionnement d'une auto extrêmement complexe sur le plan technologique dans le monde de 2018, mais il y a certaines fins pour lesquelles le consentement peut être approprié.

M. Robert Aubin: Ma deuxième question aborde le même sujet que celle que M. Hardie a posée, mais elle va un peu plus loin.

Au moment de l'achat d'un tel véhicule, pourrais-je refuser de donner mon consentement à la diffusion de mes données personnelles sans que cela touche les autres fonctionnalités inhérentes à la conception du véhicule?

Qu'adviendrait-il de mon consentement, que je l'aie donné ou pas, quand je sortirais des frontières du Canada pour me rendre aux États-Unis, par exemple, où la loi que nous aurions adoptée ne s'appliquerait pas?

M. Daniel Therrien: Il faut faire la distinction, encore une fois, entre les usages liés à la sécurité du véhicule ou des transports, où le consentement est moins pertinent, et les usages comme le système de divertissement ou de localisation de l'individu, où le consentement serait pertinent.

Lorsqu'ils vendent une auto à un consommateur canadien, les concessionnaires d'automobiles du Canada sont obligés d'avoir des politiques de protection de la vie privée conformes au droit canadien. J'imagine que le fabricant du véhicule pourrait donner au conducteur le choix de changer les paramètres du véhicule en fonction du lieu où se trouve le véhicule, par exemple si le conducteur quitte le Canada pour aller aux États-Unis, mais le fabricant pourrait aussi faire en sorte que les paramètres qui s'appliquent au Canada voyagent avec le véhicule. Je ne pense pas que le droit astreigne le fabricant à régler une série de paramètres ou l'autre.

Ce qui est certain, c'est que le droit canadien s'applique au Canada. Lorsque le conducteur quitte le pays, c'est probablement le constructeur qui décidera si les protections canadiennes viennent avec le véhicule ou si c'est le droit américain qui s'applique.

M. Robert Aubin: J'imagine que le gouvernement canadien a le devoir d'harmoniser ses politiques de consentement à celles des États-Unis.

● (1620)

M. Daniel Therrien: Oui, mais l'harmonisation n'est pas simple.

M. Robert Aubin: J'imagine que non.

Vous connaissez certainement beaucoup mieux que moi la législation européenne, qui applique le principe de respect de la vie privée dès la conception. Y a-t-il quelque chose de semblable dans la loi canadienne? Est-ce le modèle à suivre?

M. Daniel Therrien: En fait, le principe de prise en compte du respect de la vie privée dès la conception est une création canadienne attribuable à l'ancienne commissaire à la protection de la vie privée de l'Ontario. Il a été importé en Europe et il sera intégré au droit européen dans quelques semaines.

Au Canada, ce n'est pas une exigence directe. Toutefois, en droit canadien, il y a le principe de la responsabilité. Les compagnies doivent être responsables du traitement qu'elles font des données. Dans ce concept, on a fait entrer la notion de...

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Therrien.

M. Daniel Therrien: ... protection de la vie privée à l'étape de la conception.

La présidente: Je m'excuse, mais je dois vous arrêter. Tout le monde veut poser des questions.

Monsieur Iacono, nous vous écoutons.

[*Français*]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le commissaire.

Avec Facebook, nous avons vu les réalités de la collecte d'information.

Comment pouvons-nous et devons-nous légiférer pour protéger l'information de nos automobilistes et de nos citoyens?

M. Daniel Therrien: Nous enquêtons sur Facebook, alors je n'entrerai pas dans les détails de cette affaire. Il semble cependant y avoir un problème quant à la portée du consentement, une question à laquelle nous revenons.

D'une part, nous pouvons protéger les citoyens canadiens en ayant des règles plus claires sur le consentement. Nous sommes en train d'émettre des lignes directrices là-dessus.

D'autre part, il s'agit surtout de s'assurer que le principe de responsabilité dont je parlais est véritablement appliqué par les compagnies. C'est à ce moment que la question des pouvoirs du Commissariat entre en jeu. Les compagnies doivent être responsables en vertu de la loi fédérale, mais très peu de vérifications sont effectuées par des tiers indépendants, en l'occurrence le Commissariat. C'est pour cette raison que nous demandons le pouvoir de faire des vérifications en amont et d'avoir en aval des sanctions crédibles contre les compagnies qui violeraient les lois sur la protection de la vie privée.

M. Angelo Iacono: Parlez-vous d'un modèle de consentement? Est-ce exactement ce que vous êtes en train de décrire?

[*Traduction*]

Est-il question de la définition du consentement ou de quelque chose d'autre?

M. Daniel Therrien: Je parle maintenant essentiellement du principe de responsabilisation.

M. Angelo Iacono: D'accord.

M. Daniel Therrien: Dans une chose complexe comme une auto branchée, le consentement est valide pour certaines utilisations de l'information alors que pour d'autres, comme le bon fonctionnement de la technologie très complexe de ces véhicules, il est davantage question du principe de responsabilisation. Les compagnies ont l'obligation d'assumer leurs responsabilités. C'est un bon départ, mais nous constatons qu'il est également important de disposer de mécanismes indépendants pour vérifier si les compagnies s'acquittent vraiment des responsabilités qui leur incombent, et c'est pour cette raison que je dis que mon bureau doit disposer de pouvoirs accrus pour vérifier et sanctionner.

M. Angelo Iacono: Selon vous, quel serait le juste équilibre entre le flux d'information et la protection des renseignements personnels?

M. Daniel Therrien: Je crois que cela dépend de l'information recueillie et de la raison pour laquelle cette information est utilisée. Comme je l'ai dit, si l'information est recueillie pour assurer la sécurité du véhicule ou la sécurité du transport, la protection des renseignements personnels devrait peser moins lourd dans la balance. En revanche, lorsque l'information recueillie a trait au système de communication — c'est-à-dire le lien qui unit un téléphone à une auto —, la protection des renseignements personnels devrait occuper une plus grande place dans l'équation.

M. Angelo Iacono: Pourriez-vous nous donner plus de détails à ce sujet? Lorsque vous dites que le temps est venu de nous donner des mesures législatives additionnelles pour protéger nos renseignements personnels, qu'entendez-vous exactement?

M. Daniel Therrien: Encore une fois, lorsque les données sont utilisées dans le contexte du fonctionnement d'un dispositif ou d'un véhicule hautement technologique, par exemple, mais aussi dans d'autres situations, la responsabilisation est importante, sauf que nous ne pouvons pas nous fier uniquement sur le fait que les compagnies sont redevables. Il faut une tierce partie qui sera en mesure de procéder à des contrôles et, le cas échéant, de sanctionner les comportements inappropriés.

À mon sens, en 2018, une loi rigoureuse sur la protection des renseignements personnels doit inclure la possibilité pour l'organisme de réglementation — dans ce cas-ci, le Commissariat à la protection de la vie privée — de vérifier si les compagnies assument effectivement leurs responsabilités, et de les sanctionner si elles ne le font pas.

● (1625)

M. Angelo Iacono: Merci.

La présidente: Monsieur Fraser, vous avez trois minutes.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Très bien. Merci beaucoup.

Je trouve toute cette affaire fascinante. Vous avez mis en évidence certaines utilisations qui pourraient être faites des renseignements personnels, mais j'en conçois d'autres que nous pourrions examiner. D'ici un certain temps, nous pourrions nous retrouver avec un scénario où des véhicules automatisés seraient partagés entre les personnes. Il se pourrait que de nouveaux principes d'urbanisme soient mis en oeuvre pour rendre la circulation plus fluide. On pourrait surveiller l'emplacement des voitures pour veiller à ce qu'elles arrivent lorsque les gens quittent le travail et vont passer la soirée quelque part.

Voyez-vous des problèmes à la mise en oeuvre réussie d'un régime qui serait au courant de l'endroit précis où telle ou telle personne se rend? La modification législative qu'il vous faut pour être en mesure d'enquêter sur l'industrie de façon proactive est-elle vraiment le seul outil législatif dont vous avez besoin pour compléter les lois existantes, pour veiller à ce que les entreprises utilisent cette information pour toutes les bonnes raisons sans compromettre la vie privée des particuliers?

M. Daniel Therrien: Eh bien, je crois que, dans ce contexte, la notion de dépersonnalisation devient très pertinente. Si c'est pour assurer une meilleure gestion de la circulation, la communication d'information entre une voiture et son environnement est un principe qui est plein de bon sens.

La première chose qui doit se passer, c'est une tentative crédible de dépersonnaliser cette information de manière à ce que l'on puisse s'en servir à bon escient sans dévoiler l'emplacement de la personne, ce qui devrait pouvoir se faire dans beaucoup de cas pour peu que des méthodes rigoureuses de dépersonnalisation soient utilisées. Cela fait assurément partie de la solution.

M. Sean Fraser: Je crois que vous avez évoqué les lignes directrices en matière de consentement en ligne. Cela n'a pas de lien avec l'utilisation des données. Ces lignes directrices concernent la façon d'obtenir le consentement de quelqu'un.

M. Daniel Therrien: Oui.

M. Sean Fraser: Le commissaire à la protection de la vie privée dispose-t-il de lignes directrices concernant l'utilisation acceptable des renseignements personnels dans le contexte d'une politique publique valable, ou est-ce un outil qui nous fait défaut en ce moment?

M. Daniel Therrien: Voulez-vous répondre à cela?

Mme Barbara Bucknell (directrice, Politiques, affaires parlementaire et recherche, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada): Bien sûr.

Nous avons également une ébauche de ligne directrice au sujet d'une disposition de notre loi où il est question de « fins acceptables ». Il s'agit en quelque sorte d'un principe englobant selon lequel une organisation peut recueillir, utiliser et divulguer des renseignements personnels à des fins acceptables.

M. Sean Fraser: Vous dites qu'il s'agit pour le moment d'une ébauche.

Mme Barbara Bucknell: C'est exact.

M. Sean Fraser: Qu'est-ce qui vous empêche d'en faire une version officielle? Est-ce seulement une question de temps?

Mme Barbara Bucknell: Elle sera officialisée en même temps que les lignes directrices en matière de consentement.

M. Sean Fraser: Dans combien de temps cela se fera-t-il?

M. Daniel Therrien: C'est sur le point de se faire.

M. Sean Fraser: Formidable. Ma question arrive donc à point nommé.

Mme Barbara Bucknell: Je crois cependant qu'elle fait l'inverse de ce que vous dites. Elle dit ceci: voici les types d'utilisation qui, selon nous, sont à éviter ou qui devraient être considérés comme étant à éviter.

M. Sean Fraser: Elle dit ce qu'il ne faut pas faire.

Mme Barbara Bucknell: C'est cela, oui.

M. Sean Fraser: Je crois que c'est probablement plus prudent de procéder de la sorte. Autrement, il y a toujours le risque de se retrouver avec des choses auxquelles on n'avait pas pensé.

Est-ce que j'arrive à la fin de mes trois minutes?

La présidente: Oui.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Therrien et madame Bucknell, d'avoir été des nôtres. Je crois que vous avez pu voir que le Comité s'intéresse vivement à toutes ces questions.

Nous allons suspendre la séance pour un moment afin de laisser la chance à nos autres témoins d'entrer en communication vidéo avec nous.

Notre greffière va en profiter pour vous remettre une copie des modifications qui ont été apportées lundi à notre rapport sur les sépultures de guerre marines. Je vous prie d'en prendre connaissance, car nous devons les adopter, et il y en a beaucoup.

Nous aurons deux minutes pour faire cela à la fin de la séance.

• ——————————— (Pause) ———————————

•

• (1630)

La présidente: Nous reprenons la séance.

Du Conseil canadien pour les partenariats public-privé, nous accueillons Mark Romoff, président-directeur général; de la Ville de Dieppe, Nouveau-Brunswick, Yvon Lapierre, maire; et de la Halifax Regional Municipality, Mike Savage, maire. Enfin, nous recevons Alex Boston, qui est directeur exécutif et associé chez Renewable Cities.

Bienvenue à vous tous. Encore une fois, merci infiniment d'avoir trouvé le temps d'échanger avec nous.

Nous allons commencer par la déclaration liminaire de M. Romoff, du Conseil canadien pour les partenariats public-privé.

M. Mark Romoff (président-directeur général, Conseil canadien pour les partenariats public-privé): Bonjour, et merci, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité et madame la greffière d'avoir invité le Conseil canadien pour les partenariats public-privé à venir vous parler des progrès et défis du plan d'infrastructure à long terme du gouvernement fédéral.

Comme le savent les membres du Comité, le Canada, comme tous les pays dans le monde, est aux prises avec un déficit d'infrastructure important en même temps qu'il fait face à des contraintes budgétaires. Le gouvernement fédéral de même que les provinces, les territoires et les municipalités ont néanmoins décidé de relever le défi et de réserver les sommes importantes nécessaires pour s'attaquer à cette priorité. Le gouvernement fédéral va de l'avant avec son ambitieux plan Investir dans le Canada de 186 milliards de dollars et, fait à noter, le gouvernement de l'Ontario met en place également un plan tout aussi ambitieux de 190 milliards de dollars sur 10 ans.

Notre conseil est une association de membres à but non lucratif, regroupant près de 400 organismes des secteurs privé et public, qui travaille en étroite collaboration avec tous les échelons de gouvernement pour les aider à travailler de manière plus intelligente, plus innovante et plus efficace à l'amélioration des infrastructures au Canada. Je devrais ajouter que le conseil ne fait pas de lobbying. Nous collaborons plutôt avec les gouvernements pour leur assurer un rendement optimal de leurs investissements.

Nous sommes partisans des partenariats public-privé, ou 3P, mais nous reconnaissons aussi que ce n'est pas la panacée. Si on les utilise pour les bonnes raisons et pour les bons projets, ils donnent de solides résultats économiques: les projets sont terminés à temps et en respectant les budgets, et les contribuables en ont pour leur argent. Les 3P sont devenus un outil clé dans la trousse à outils des gouvernements pour réaliser des grands projets d'infrastructure, et le Canada est devenu un chef de file mondial dans ce domaine. Nous avons actuellement 276 projets en cours au pays dans une vaste gamme de secteurs, notamment les transports, les soins de santé, les réseaux d'aqueduc et d'égout, la justice, l'énergie et la large bande, pour ne nommer que ceux-là. La valeur de ces projets qui en sont à la clôture des comptes, ce qui signifie que les infrastructures sont en construction ou déjà en activité, dépasse maintenant les 125 milliards de dollars.

Le conseil travaille également activement avec les communautés autochtones partout au pays, qui, comme vous le savez, sont aux prises avec de graves déficits d'infrastructure de l'ordre de 30 milliards à 40 milliards de dollars, dont il faut s'occuper, et qui touchent principalement les réseaux d'aqueduc et d'égout, le logement, les écoles et la connectivité à large bande.

Le conseil est heureux de voir que les gouvernements procèdent à ces investissements historiques dans l'infrastructure. Ils témoignent du fait que les Canadiens et leurs gouvernements sont conscients que les investissements dans l'infrastructure créent des emplois, stimulent l'économie, accroissent la productivité et améliorent la qualité de vie, la santé et la sécurité de la population. À cet égard, le plan Investir dans le Canada mérite donc des éloges. Il faut souligner en particulier que le plan cible les secteurs prioritaires, notamment le transport en commun, l'infrastructure sociale et verte, de même que l'amélioration nécessaire des corridors commerciaux. Il comprend en outre des innovations comme la Banque de l'infrastructure du Canada et le défi des villes intelligentes.

La mise en oeuvre du plan progresse bien. Nous croyons savoir que plus de 28 000 projets ont été approuvés dans la phase un, et que beaucoup d'ententes avec les provinces et les territoires sont en place pour la phase deux.

Nous sommes bien conscients des inquiétudes au sujet de la vitesse à laquelle les projets avancent. Je vais laisser à d'autres le soin de parler du niveau de succès à cet égard, mais j'aimerais faire quelques observations.

La négociation des ententes fédérales-provinciales nécessite du temps de part et d'autre, et il n'y a aucun intérêt pour les parties à conclure précipitamment. Les investissements dans l'infrastructure au cours de la dernière décennie ayant été ce qu'ils sont, il y a moins de projets prêts à démarrer que par le passé. Qui plus est, les grands projets complexes sont en train de devenir la norme, et il faut donc, comme il se doit, prendre le temps de bien planifier et exécuter ces projets.

Le décaissement de l'argent ne se produit pas nécessairement au moment de l'approbation des projets. Dans le cas des 3P, par exemple, il arrive que l'argent ne soit décaissé que lorsque le projet est presque terminé, car c'est le secteur privé qui assume les risques liés à la construction et allonge l'argent; il n'est payé qu'au moment de la livraison.

Nous avons toutefois quelques suggestions qui pourraient aider le gouvernement à accroître les capacités, construire l'infrastructure plus rapidement et maximiser les retombées des investissements pour les contribuables.

• (1635)

Premièrement, le fait est que lorsqu'on parle...

La présidente: Monsieur Romoff, je suis désolée de vous interrompre. Pourriez-vous conclure? Nous devons limiter le temps de parole à cinq minutes pour donner l'occasion aux membres de poser leurs questions.

M. Mark Romoff: D'accord. Je vais faire rapidement quatre suggestions et ce sera tout.

Les voici: premièrement, quand on parle des projets d'infrastructure, les mouvements de trésorerie ne sont pas un indicateur valable de l'activité économique. Comme je viens de le mentionner, les projets sont freinés par la période de construction. De plus, comme les projets, en particulier les 3P, incluent une composante d'entretien du cycle de vie pour une période de 25 à 35 ans, les fonds ne peuvent pas être déboursés rapidement. Pour ces raisons, nous recommandons que l'approbation et le démarrage des projets soient des indicateurs liés au succès du plan d'infrastructure. Ce sera plus réaliste.

● (1640)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Romoff. Nous allons tenter d'obtenir vos autres recommandations dans le cadre des questions.

M. Mark Romoff: Très bien.

Merci beaucoup.

La présidente: Nous passons maintenant à M. Lapierre, maire de la ville de Dieppe.

[*Français*]

M. Yvon Lapierre (maire, Ville de Dieppe, Nouveau-Brunswick): Bonsoir.

Tout d'abord, je souhaite vous remercier de m'avoir invité à comparaître devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour discuter des projets d'infrastructure et du plan Investir dans le Canada.

La petite ville de Dieppe, située dans le sud-est du Nouveau-Brunswick, compte une population d'environ 26 000 personnes. La Ville de Dieppe compte sur environ 170 employés pour répondre aux besoins de la collectivité. En l'espace de 15 ans, notre population a doublé, ce qui a créé des demandes supplémentaires et rendu nécessaires certaines améliorations de nos infrastructures existantes, en plus de créer des demandes pour de nouvelles infrastructures.

Pour nous venir en aide afin de relever ces nouveaux défis, nous avons reçu du financement de plusieurs programmes d'Infrastructure Canada. Ce financement nous a entre autres permis de procéder à l'amélioration de notre infrastructure routière, au renouvellement des égouts sanitaires et pluviaux et au développement de notre parc industriel. Nous sommes donc très heureux de l'important soutien financier que nous avons reçu grâce à ces programmes.

Cela étant dit, nous souhaitons vous faire part de quelques suggestions afin de rendre ces programmes encore plus accessibles à toutes les communautés et de favoriser la croissance économique à long terme de toutes les collectivités, peu importe leur taille.

Je profite aussi de l'occasion pour appuyer mes collègues M. Dion et M. Desjardins, de l'Association francophone des municipalités du Nouveau-Brunswick, qui ont fait une présentation similaire il y a à peine deux semaines.

L'absence d'employés internes affectés au secteur de l'ingénierie de certains villages ou de certaines petites municipalités peut créer beaucoup de pression. Les documents qu'il faut remplir deviennent souvent une lourde tâche pour les plus petites municipalités qui n'ont pas les capacités organisationnelles pour le faire. Cela représente indéniablement une iniquité entre les petites et les grandes collectivités. De plus, le manque d'expérience de certaines municipalités fait qu'elles oublient parfois d'indiquer les frais non admissibles dès le début du projet, ce qui peut évidemment créer un fardeau financier lorsqu'elles procèdent aux projets.

Un autre défi est qu'il y a régulièrement des changements de personnel au sein d'Infrastructure Canada. Ainsi, notre personnel doit régulièrement expliquer de nouveau les dossiers. Nous reconnaissons qu'il s'agit d'une situation difficile à régler, mais nous voulions quand même la porter à votre attention.

L'obligation de fournir un tiers du financement peut aussi devenir une barrière pour plusieurs petites collectivités, et même les empêcher de soumettre d'autres projets.

Sur une note plus positive et en nous basant sur notre expérience, nous pouvons témoigner du fait que le remboursement est fait rapidement après le début des travaux.

Nous sommes d'avis qu'il serait par contre souhaitable qu'un programme de financement stable, qui fonctionnerait un peu comme le Fonds de la taxe sur l'essence, soit mis sur pied pour financer l'amélioration des infrastructures existantes. L'avantage de ce fonds est qu'il constitue une source permanente de financement pour les municipalités et qu'il permet une meilleure planification.

Un autre fonds pourrait servir aux nouvelles infrastructures, alors que le fonds similaire au Fonds de la taxe sur l'essence nous permettrait une meilleure planification à long terme pour les infrastructures existantes.

Nous suggérons également de simplifier le processus de demande ou de prolonger les délais pour soumettre les demandes, vu la complexité des formulaires à remplir.

Notre dernière suggestion est la suivante: il serait fort utile de pouvoir consulter un site Web pour obtenir de l'information plus rapidement, au lieu d'être obligé d'appeler le personnel, qui, j'en suis convaincu, a bien d'autres choses à faire de son temps.

Finalement, je tiens à dire que j'appuie la proposition de la Fédération canadienne des municipalités au sujet d'un partage des coûts à raison de 40 % pour le fédéral, 40 % pour le provincial et 20 % pour le municipal. Je pense que le fait que le fédéral ait déjà accepté le principe qu'il assume 40 % des coûts démontre l'importance des programmes d'infrastructure du fédéral.

● (1645)

C'est ainsi que se termine ma présentation.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le maire.

Nous passons maintenant au maire Savage.

M. Mike Savage (maire, Halifax Regional Municipality): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, c'est un plaisir pour moi d'être ici pour vous parler d'Halifax et du financement de l'infrastructure dans notre municipalité.

Halifax est bien connue comme le centre urbain du Canada atlantique. Ce qu'on sait moins, c'est que nous sommes aussi la plus grande municipalité rurale de la Nouvelle-Écosse. En fait, si vous regardez la carte, vous constaterez que la superficie réelle de Montréal, London, St. John's, Québec, Winnipeg, Toronto, Edmonton, Calgary et Hamilton s'intègre dans les frontières de la municipalité régionale d'Halifax. Personne ne le sait mieux que Sean Fraser, dont la circonscription de Nova-Centre couvre une grande partie de cette région.

Halifax est le coeur de la croissance économique de la Nouvelle-Écosse. Elle compte pour 10 % de la superficie totale de la province, 46 % de sa population et près de 60 % de son PIB. Ces chiffres sont importants, car nous avons les besoins complexes d'un centre urbain en pleine croissance, mais également les défis et possibilités qui accompagnent une forte population rurale.

Vous avez tous entendu les statistiques voulant que les municipalités soient responsables de 60 % de l'infrastructure, mais qu'elles recueillent moins de 10 % des recettes fiscales. Nous devons donc faire preuve de créativité pour atteindre nos objectifs, et nous avons besoin de partenariats solides.

Halifax a connu une des croissances les plus rapides au pays ces dernières années. Vous pouvez voir la différence entre notre centre-ville en 2014 et en 2017. Nous avons des objectifs ambitieux. Nous avons une stratégie de croissance économique qui a pris son élan il y a quelques années et qui devrait voir passer la population de 418 000 à 550 000 habitants d'ici 2031. Nous sommes sur la bonne voie. La population a augmenté de 8 000 habitants la première année et de 7 000 habitants l'année dernière.

Ce qui est le plus excitant, c'est que nous réussissons à garder et à attirer les jeunes, contrairement à la tendance au Canada atlantique. Au cours des neuf premières années des années 2000, le groupe démographique clé des 25 à 39 ans diminuait, mais aujourd'hui, et c'est fantastique, nous réussissons à les garder. Nous réécrivons la page d'histoire des jeunes qui partent pour un avenir meilleur.

Nous continuons d'ouvrir nos portes aux immigrants du monde entier, ce qui transforme profondément le visage de notre ville. Plus de la moitié de la croissance de notre population est attribuable à l'immigration internationale. Je suis ravi, heureux et fier de dire que notre ville a accueilli plus de 1 000 réfugiés syriens. C'est ma petite glorification de maire.

L'infrastructure publique est la pierre angulaire de nos collectivités, et les investissements publics stimulent les investissements privés. La construction et l'entretien de l'infrastructure locale comme les routes, les ponts et les réseaux d'alimentation constituent un rendement du capital investi net et mesurable. Le financement fédéral prévisible, comme il est mentionné dans les accords bilatéraux, nous permettra à nous et à nos collectivités, comme c'est le cas pour mon collègue de Dieppe, de continuer à connaître une véritable croissance durable.

Les villes les plus dynamiques ont de solides réseaux de transport en commun, car un réseau moderne et efficace accroît la productivité, réduit les embouteillages, relie entre eux les gens, les services et les entreprises, et améliore la santé des citoyens. Notre réseau de transport en commun permet aux gens de faire la navette plus facilement et d'améliorer les options de déplacement. Pour nous, le train de banlieue est une option très importante et qu'examine actuellement notre conseil régional. L'implantation d'un train de banlieue efficace et rentable, en collaboration avec des partenaires comme VIA et le CN, constituerait un avantage extrêmement précieux pour nous et pour l'avenir de notre ville. Nous examinons également un service rapide par autobus.

J'aimerais maintenant parler de l'eau. L'investissement dans l'infrastructure de l'eau, des eaux usées et des eaux pluviales, des systèmes que beaucoup d'entre nous tiennent pour acquis, est un problème national. La mise à niveau des systèmes de traitement des eaux usées compte parmi les besoins les plus pressants et les plus coûteux de notre municipalité. Nos conduites sont parmi les plus vieilles au pays. Nous avons un plan intégré de travaux de 2,6 milliards de dollars uniquement pour l'eau à mettre en oeuvre dans la municipalité rurale d'Halifax. Dernièrement, nous avons trouvé des conduites dans la ville qui dataient de 1856 et 1862.

Halifax est une ville côtière et elle est particulièrement vulnérable aux effets des changements climatiques, notamment à l'élévation du niveau de la mer et aux vagues de tempête, de sorte que les investissements dans ce secteur sont absolument cruciaux. Nous examinons des moyens novateurs de lutter contre les changements climatiques, y compris des plans visant à intégrer District Energy aux nouveaux projets importants dans la ville.

Le développement du secteur privé suit souvent l'investissement public. C'est grâce à une bonne planification urbaine et à des investissements publics importants que nous avons une infrastructure qui fait une grande différence aujourd'hui à Halifax.

Les villes les plus épanouies sont bâties grâce à des partenariats solides entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé, et j'ai hâte de continuer à travailler avec vous et mes collègues de partout au pays pour bâtir les villes de demain.

Merci, madame la présidente.

● (1650)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le maire.

Nous passons à Alex Boston pendant cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

[*Français*]

M. Alex Boston (directeur général et associé, Renewable Cities, SFU Morris J. Wosk Centre for Dialogue): Bonjour, madame la présidente et membres du Comité.

J'ai préparé une présentation.

[*Traduction*]

Avez-vous la présentation?

La présidente: Oui, nous l'avons, monsieur Boston.

M. Alex Boston: Allons-y. Si je ne la vois pas avancer, je vais informer la greffière que nous passons au prochain arrêt, pour rester dans l'esprit du plan Investir dans le Canada.

J'ai un point de vue un peu différent de mes collègues, non pas parce que je ne crois pas dans l'incroyable importance d'investir dans notre infrastructure, mais parce que je crois qu'il faut penser en termes de projets valables et non pas seulement de projets prêts à démarrer. Je vais donc vous donner un peu de contexte, vous parler des obstacles à la réussite du plan Investir dans le Canada et vous proposer quelques solutions.

Nous sommes ici au premier arrêt: objectifs et résultats. Je suis tout à fait d'accord avec les objectifs louables et réalisables qui ont été établis pour la croissance économique à long terme, une économie verte faible en carbone et l'inclusivité dans nos collectivités. L'autre objectif crucial de notre pays est la réduction des émissions de 33 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005, un engagement qui obtient l'appui de tous les partis à la Chambre et qui constitue un strict minimum.

Les transports sont responsables du quart des émissions de gaz à effet de serre au Canada. La part la plus importante revient au transport des personnes, soit nos déplacements. En regardant les pays qui font le plus de progrès dans le monde, on constate que leur plan repose sur quatre piliers: l'efficacité des véhicules, les combustibles renouvelables — qui sont tous les deux des responsabilités relevant des gouvernements fédéraux avec l'appui des gouvernements locaux —, la réduction des distances à parcourir et la diversification des modes de transport. Les deux derniers relèvent des gouvernements locaux et doivent recevoir l'appui d'initiatives comme le plan Investir dans le Canada.

À l'heure actuelle, rien n'est certain. En fait, les risques sont élevés que les objectifs du plan Investir dans le Canada ne soient pas atteints.

Voici une étude que j'ai réalisée pour le ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique de l'Ontario qui montre la quantité de GES par ménage, transport, et par endroit et type de quartier dans la région du grand Golden Horseshoe. Le premier élément en importance est la proximité de l'emploi. Le deuxième est le type de quartier et de logement. Le troisième est la proximité avec un réseau efficace de transport en commun. La proximité du travail est quatre fois plus importante que le type de réseau de transport en commun dans lequel on investit.

Toutefois, il n'y a pas que le carbone qui importe. Les quartiers à fortes émissions de carbone ont beaucoup d'autres coûts qui viennent s'ajouter. Dans les quartiers à faible densité où les gens se déplacent en auto, le fardeau de l'infrastructure est deux fois plus élevé par ménage que dans les quartiers à forte densité. Les distances à parcourir sont deux fois plus élevées, tout comme le coût. Qui plus est, la majorité des gens dans ces communautés font de l'embonpoint. Nous perdons 3 % de nos terres agricoles par décennie au Canada, et c'est le résultat de notre stratégie axée sur l'auto. Nous pensons de plus en plus en fonction des autos, et le plan Investir dans le Canada ne réglera pas le problème.

C'est dans le Grand Vancouver qu'on trouve l'un des régimes d'utilisation des terres les plus durables au Canada, et ce n'est pas dû seulement à ses dirigeants politiques, mais aussi au fait qu'il est bordé par l'océan et les montagnes. La ligne du haut indique l'activité en GES depuis 2007. Celle du bas indique la cible de réduction. C'est la trajectoire qui découle du plan d'investissement dans le transport en commun de 7,5 milliards de la Colombie-Britannique, le plus important de son histoire. Ces investissements ne nous permettront pas d'atteindre nos cibles.

Devrions-nous investir dans l'infrastructure du transport en commun? Oui, mais nous ne pouvons pas être... La diapo montre les villes où les investissements dans le transport en commun sont les plus importants au pays — Edmonton, Calgary, Montréal, le Grand Ottawa et le Grand Toronto et Hamilton. Toutes les stations se trouvent en zone verte. Ce sont des terres agricoles. Nous avons besoin de ces terres à long terme pour résister aux changements climatiques. La moitié des aliments dans notre garde-manger sont importés de la Floride et de la Californie, des régions où la production est généralement instable. L'agriculture est un de nos secteurs à fort potentiel au Canada. Ces nouvelles lignes de transport en commun ne nous mèneront pas à Paris. Le risque que nous courons, en fin de compte, est d'augmenter notre déficit financier, notre déficit social et notre déficit environnemental. Le seul excédent que nous aurons en sera un de carbone.

● (1655)

Notre dernier arrêt est le plan Investir dans le Canada: quelques solutions. Nous pouvons exiger des paramètres de densité et d'emplois très bien acceptés et que les autorités de planification du transport en commun utilisent partout dans le monde. Ils sont utilisés par la plupart des autorités de planification qui participent à ces projets, mais ces projets ne respecteront pas les paramètres de densité.

Je ne m'attends pas à ce que le gouvernement fédéral dicte aux gouvernements locaux comment planifier l'utilisation des terres, mais vous pourriez établir les seuils de densité appropriés pour les investissements dans l'infrastructure. Nous serons ainsi plus en santé, nous deviendrons plus prospères et nous réduirons nos émissions de GES.

J'ai mentionné quelques indicateurs de rendement qui sont pertinents pour les projets en cours. C'est possible de le faire. On voit d'autres administrations dans le monde réduire leurs émissions dans le secteur des transports. La Californie en est une. La Californie possède les meilleurs plans d'utilisation des terres aux États-Unis, car cet État est passé à l'action et a exigé que certains paramètres soient respectés.

La présidente: Monsieur Boston, je suis désolée mais je dois vous interrompre. Si vous pouviez ajouter le reste de vos commentaires lorsque vous répondrez aux questions, ce serait utile.

Monsieur Chong, c'est à votre tour. Vous avez cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie nos témoins d'être venus, en particulier notre ancien collègue, le maire Savage. Il est formidable de vous revoir.

Nous sommes ici parce que le directeur parlementaire du budget, ou DPB, a publié plusieurs rapports très critiques à l'égard des dépenses du gouvernement en matière d'infrastructure. Plus particulièrement, le gouvernement n'atteint pas les objectifs de croissance ou de création d'emplois qu'il a fixés dans le budget de 2016. On y apprenait que les dépenses d'infrastructure entraîneraient une nouvelle croissance économique de 46 milliards de dollars, en plus de créer des dizaines de milliers de nouveaux emplois. À la lumière de son évaluation, le DPB a indiqué que seulement 11 000 emplois ont été créés au cours de la dernière année, et qu'au lieu d'une croissance économique de 46 milliards de dollars, celle-ci n'a été que de 4 milliards de dollars, soit moins du dixième de ce qui était initialement prévu.

D'après le DPB, cette croissance médiocre et cette création d'emplois peu reluisante sont attribuables au fait que le gouvernement ne dépense pas suffisamment.

Certains témoins ont indiqué ne pas trop se préoccuper des problèmes de liquidités et du fait que le gouvernement ne respecte pas ses propres engagements en matière de dépenses. En fait, un témoin, qui était professeur, a même fait référence à un rapport du McKinsey Global Institute selon lequel le Canada dépenserait trop d'argent en infrastructure et devrait réduire ses dépenses à ce chapitre.

D'un autre côté, nous avons des données objectives de Statistique Canada qui démontrent que la situation empire. En novembre dernier, Statistique Canada a publié un rapport qui indiquait que les temps de déplacement s'allongent. La durée moyenne du trajet quotidien des Canadiens est en hausse de 4 % malgré le fait que les distances parcourues sont en baisse, d'après le recensement de la région métropolitaine du Grand Toronto. Pour la période de cinq années analysée, Statistique Canada a déclaré que les gens parcourent des distances plus courtes au volant, mais que le temps qu'ils passent dans leur voiture est à la hausse, de sorte que le temps de déplacement moyen dans la RGT, la plus grande région métropolitaine du pays, dépasse maintenant une heure par jour.

J'imagine que j'aimerais obtenir vos commentaires — vos critiques, mais constructives — au sujet des plans d'infrastructure du gouvernement. Je veux savoir ce que nous pouvons faire pour freiner cette tendance troublante selon laquelle les Canadiens parcourent des distances plus courtes, mais passent beaucoup plus de temps sur la route. Nous voulons terminer notre étude avec un rapport et des recommandations constructives pour que le gouvernement sache comment améliorer ses dépenses d'infrastructure.

● (1700)

La présidente: Monsieur le maire Savage, voudriez-vous commencer?

M. Mike Savage: Merci.

Monsieur Chong, je suis ravi de vous revoir. Ce fut un plaisir de siéger au comité à vos côtés.

Tout d'abord, en ce qui concerne les temps de déplacement, je pense qu'il existe une réponse simple. Les gens de Toronto devraient déménager à Halifax. Je crois que ce serait bon pour tout le monde.

Il y a des projets d'envergure qui, selon nous, permettront de sortir les gens des voitures, d'améliorer leur santé, de protéger l'environnement et de faire beaucoup de choses. Pour ma part, j'ai mentionné le train de banlieue, que je trouve très important. Je pense que c'est une bonne chose à tous les égards.

Je ne peux parler que de notre propre point de vue. Nous n'avons pas été très lésés par la lenteur du financement. Il y a évidemment d'autres éléments qui entrent en compte, y compris le fait que les provinces doivent signer les ententes bilatérales. Dans certains cas, elles peuvent déterminer le flux de trésorerie, ce qui peut ralentir les choses pour nous. Dans la première phase, beaucoup de travaux ont été réalisés, et nous prévoyons la même chose pour la deuxième phase.

En réponse à votre remarque sur les gens qui nécessitent plus de temps pour se rendre au travail, un de nos grands enjeux est que nous voulons des possibilités de logement qui permettent aux gens de vivre plus près de leur lieu de travail. Cela signifie construire au centre-ville, où ils ont accès à l'autobus, où ils n'ont pas à prendre leur voiture, alors qu'une famille qui arrive à peine à se payer une voiture doit en posséder deux. Dans l'ensemble, nous avons bien été servis. Nous n'avons pas eu de gros problèmes d'argent. À la deuxième phase, nous prévoyons pouvoir utiliser l'argent prévu au calendrier au fur et à mesure.

L'hon. Michael Chong: Madame la présidente, nous pourrions peut-être écouter la réponse de M. Boston aussi.

La présidente: Monsieur Boston, veuillez s'il vous plaît répondre brièvement.

M. Alex Boston: C'est une question très astucieuse. Nous avons enregistré une augmentation de 60 % du nombre de kilomètres parcourus depuis 2005, et de 30 % de notre parc de véhicules. Par ménage, les kilomètres-véhicules parcourus, ou KVP, sont en baisse, mais le KVP net augmente de plus en plus. Nous avons besoin d'investissements dans les infrastructures afin de renverser cette tendance, et c'est possible. Nous avons aussi besoin de dépenses d'infrastructure qui réduiront notre déficit à long terme dans les infrastructures civiques. La plupart des municipalités ne génèrent pas suffisamment de revenus pour exploiter, entretenir et remplacer leurs infrastructures, et les dépenses d'infrastructure pour le transport en commun risquent sérieusement d'exacerber la situation puisqu'elles ne sont pas liées à l'utilisation des terres.

La présidente: Merci, monsieur Boston.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'ai une question à l'intention de M. Savage. Maintenant que vous avez accepté le poste de maire, je suis sûr que vous reconnaissez le besoin d'une stratégie municipale. Les ministres Garneau et Sohi travaillent tous deux très fort pour harmoniser les forces de notre nation avec les investissements stratégiques dans l'infrastructure économique. Les corridors du commerce et du transport sont la force de notre pays.

Comme vous et beaucoup de gens à la table le savez, Halifax fait partie intégrante de notre réseau de corridors du commerce et du transport. Compte tenu des stratégies que vous établissez dans votre municipalité et votre région, dans quelle mesure notre plan Investir dans le Canada contribue-t-il à la stratégie future de Halifax en matière d'infrastructure économique?

M. Mike Savage: Madame la présidente, je constate que les comités n'ont pas beaucoup changé depuis mon passage à Ottawa, ce qui est une bonne chose. Je pense que c'est très important.

Vous avez mentionné le port de Halifax. Ce port connaît une croissance depuis quelques années. Il est important pour nous d'y investir afin de pouvoir gérer les navires géants. Ces bateaux sont très importants pour Halifax, mais il faut aussi s'assurer que les camions qui sortent du port n'encombrent pas le centre-ville, ne détruisent pas les routes et n'entraînent pas toutes sortes d'émissions de carbone évitables. En bref, c'est un volet très important à nos yeux.

En tant que municipalité, nous sommes financièrement en mesure d'investir. Ce qui est un peu inhabituel, c'est que la dette de la municipalité est inférieure à 250 millions de dollars, dans une province dont la dette atteint 15 ou 16 milliards de dollars. Nous avons donc besoin de l'aide des deux autres instances gouvernementales. Nous pouvons également faire un bout de chemin nous-mêmes avec nos partenaires, comme notre port et notre aéroport, qui sont tous les deux très importants.

Merci.

M. Vance Badawey: Pour être plus précis, j'ai eu une bonne discussion hier avec Mme Oldfield de votre administration portuaire. Elle m'a dit que même si Halifax est évidemment connu pour son port, afin de permettre un accès à l'eau, il devient désormais de plus en plus évident que plus d'infrastructures ferroviaires sont requises. Quels investissements précis avez-vous en tête?

● (1705)

M. Mike Savage: Pour notre part, nous voulons surtout un moyen d'acheminer le trafic du port jusqu'au train sans avoir recours aux camions. Nous envisageons notamment un terminal intérieur, par exemple, qui serait avantageux pour toutes sortes de raisons: sur les plans de l'environnement, du réseau routier et de l'économie aussi. Je doute que ces éléments d'infrastructure précis en fassent partie, mais ce serait le cas pour d'autres volets d'un programme d'infrastructure, qui sont fort utiles.

M. Vance Badawey: Je m'adresse à tous les témoins.

Il a été question d'une enveloppe de financement durable. Convenez-vous que ces enveloppes devraient être basées sur une période de 10, 15 ou 20 ans, et être rattachées à un seul plan stratégique plutôt qu'à un plan stratégique qui comprend vos considérations économiques et les besoins de votre municipalité? Seriez-vous d'accord pour dire que chaque enveloppe doit être assortie d'un rigoureux plan de gestion des biens immobiliers?

La présidente: Monsieur le maire Lapierre, vouliez-vous répondre?

M. Vance Badawey: Je vois plusieurs mains se lever.

La présidente: Maire Lapierre.

[*Français*]

M. Yvon Lapierre: Oui, certainement.

Comme je l'ai souligné dans ma présentation, nous aimerions bien voir quelque chose de semblable au Fonds de la taxe sur l'essence qui pourrait nous aider à planifier. Les municipalités ont quand même atteint une maturité et elles sont pleinement capables de gérer leur avenir. Or, pour gérer l'avenir, nous avons absolument besoin de revenus stables pour les infrastructures. Nous avons tous le défi de remplacer nos infrastructures vieillissantes. Pour cela, je crois qu'un fonds spécial devrait être mis sur pied.

Le deuxième fonds dont j'ai parlé pendant ma présentation servirait plutôt à améliorer le côté économique de nos infrastructures, comme l'a d'ailleurs souligné mon collègue d'Halifax, le maire Savage. Il faudrait améliorer le transport sur le plan économique, qu'il s'agisse des ports ou des aéroports. Chez nous, il y a un aéroport d'une certaine importance qui a une bonne capacité de fret aérien. C'est le genre d'investissements que nous aimerions bien recevoir.

[*Traduction*]

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant écouter M. Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie tous de votre participation à notre étude.

Je pense que nous serons unanimes sur le fait que nous accusons un énorme retard dans la mise à niveau de nos infrastructures, voire la construction de nouvelles infrastructures. Nous n'allons pas nous disputer au sujet des chiffres, mais, selon le dernier rapport du directeur parlementaire du budget, seulement 50 % des projets seraient en cours, alors que le ministre parlait de 70 % lors de sa dernière visite. Soyons beaux joueurs et considérons les chiffres du ministre. Il reste donc 30 % en attente, ce qui représente 2,5 ou 2,6 milliards de dollars non distribués qui seront probablement affectés à une autre année. Or chaque fois qu'on affecte à nouveau des fonds, des projets ne voient pas le jour, des emplois ne sont pas créés et les coûts augmentent. En effet, il est rare que, d'année en année, les coûts diminuent.

J'ai deux questions à vous poser.

Ma première question s'adresse principalement aux deux maires, même si M. Lapierre y a déjà répondu. La formule que nous utilisons présentement est-elle la bonne ou vaudrait-il mieux opter pour un système de financement en continu, comme nous le propose M. Lapierre?

Je vais tout de suite vous poser ma deuxième question. Compte tenu du retard accumulé, j'aimerais que vous me disiez quel pourcentage des demandes que vous faites sont destinées à rattraper le retard qu'accuse la mise à niveau de nos infrastructures et quel pourcentage vise véritablement le développement de nouveaux projets d'infrastructure verte qui nous permettraient de passer au XXI^e^ siècle. Ici, je vous demande de me donner un ordre de grandeur, bien sûr, et non des chiffres précis.

M. Yvon Lapierre: Je vais répondre surtout à la deuxième question, étant donné que vous connaissez déjà mon opinion sur la stabilité du financement destiné aux infrastructures qui prennent de l'âge.

Du côté des infrastructures vertes, il y a énormément de potentiel. Ce ne sont pas les idées qui manquent. Le but est d'être en mesure d'investir et de faire bouger les choses du côté de la municipalité. Mon collègue M. Savage a beaucoup parlé du transport en commun et des manières de l'améliorer. La densité de la population est un facteur. Notre petite municipalité a une population de 26 000 personnes, alors que Moncton, notre ville voisine, compte 100 000 personnes. Comme nous ne sommes pas aux prises avec la même dette ni le même déficit lié aux infrastructures vieillissantes, nous avons une occasion inestimable d'améliorer nos infrastructures à long terme. Nous sommes donc en mesure d'investir beaucoup dans les projets durables, particulièrement dans le transport en commun. Nous pouvons aussi augmenter la densité de la population en recevant de l'aide pour construire des bâtiments, qu'il s'agisse d'appartements ou de condos.

● (1710)

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Savage, voulez-vous ajouter quelque chose?

[*Traduction*]

M. Mike Savage: Oui. Tout à l'heure, j'ai mentionné que nous avons un plan de ressources intégré de 2,6 milliards de dollars à Halifax. De cette somme, 600 millions de dollars sont consacrés aux recommandations du Conseil canadien des ministres de l'environnement, ou CCME, qui nous sont imposées par le gouvernement fédéral, et que nous comprenons et appuyons; 700 millions de dollars visent à rattraper le travail qui pourrait être fait; et 1,3 milliard de dollars serviront à gérer la croissance. La majeure partie du budget ira donc à la croissance anticipée.

Pour ce qui est de la formule, afin d'être précis, nous comprenons que le fédéral a investi 50 % au premier tour et 40 % pour la réfection, et jusqu'à 50 % dans certains cas. Le problème pour une ville comme Halifax, qui se porte plutôt bien dans une province qui a de vrais problèmes financiers, c'est que nous devons faire preuve de créativité. Par exemple, la province n'a pas financé le transport en commun. Par conséquent, on ne pourra dire que 40 % viendront du fédéral et 40 % de la province que si cette dernière a l'argent. Or, la province n'a pas contribué à la première phase.

Je pense que la formule fonctionne de façon générale, mais ce n'est pas uniforme partout au pays, suivant la situation financière des provinces et des villes.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma...

[*Traduction*]

M. Mark Romoff: Monsieur Aubin, permettez-moi de dire un mot. Je pense qu'il est également important d'admettre que les flux de trésorerie ne suivent pas toujours l'approbation du projet. En particulier lors de partenariats public-privé, aucun financement n'est versé aux entreprises qui construisent les projets avant que ceux-ci ne soient considérablement complétés. Il pourrait s'écouler jusqu'à trois années entre le lancement du projet et le premier versement.

L'autre réalité, qui est surtout vraie dans les partenariats public-privé, est que ces projets se déroulent sur une période de 25 à 35 ans, en raison de l'entretien. Par conséquent, l'argent sera versé sur une période pouvant aller jusqu'à 35 ans.

La présidente: Merci, monsieur Romoff.

Nous allons maintenant écouter M. Fraser.

Vous avez cinq minutes.

M. Sean Fraser: Excellent.

Je suis ravi de vous revoir, monsieur le maire.

Mes questions s'adresseront à vous puisque nous nous partageons la circonscription de Nova-Centre.

Je sais que le secrétaire parlementaire du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, assis à ma droite, possède lui aussi un chalet dans votre municipalité. Il sera donc très intéressé par mes questions, qui porteront sur les zones rurales de votre circonscription dont vous avez parlé.

Une des choses que j'entends dans mon coin, de la part de gens qui vivent dans la partie rurale de la Municipalité régionale de Halifax, ou MRH, c'est que depuis la fusion, la ville semble parfois avoir du mal à justifier les grands projets en zone rurale. Une poignée d'initiatives se préparent, et je sais que vous êtes bien au courant.

Quand il s'agit d'accomplir de grandes choses dans de petites collectivités, la ville va-t-elle jouer le jeu aussi s'il y a de l'argent du fédéral?

M. Mike Savage: Tout dépend assurément du projet. En tant que ville, nous essayons d'élargir notre mandat, mais nous avons certaines responsabilités tandis que d'autres choses ne relèvent pas de nous.

Je pense qu'il y a eu beaucoup d'améliorations depuis la fusion, notamment dans les services aux collectivités rurales, comme les services d'incendie et l'achat d'équipement. L'avantage d'une municipalité de la taille de la MRH est que tout le monde dans la ville a l'impression de se faire arnaquer plus que son voisin. C'est ce qui nous rassemble: nous sommes tous d'accord avec cela.

Nous sommes heureux de travailler avec vous. Je pense que je serai peut-être présent ce samedi, lorsque vous ferez quelques annonces. J'ai hâte de vous y voir.

M. Sean Fraser: Excellent.

Je veux maintenant m'attarder au transport en commun.

L'une des difficultés que nous rencontrons dans les régions rurales de la Nouvelle-Écosse — ce n'est pas propre à la MRH —, c'est que nous avons bon nombre d'organismes de transport communautaire qui ne sont pas nécessairement gérés par les municipalités. Je pense à des entités comme le MusGo Rider, le CHAD Transit à New Glasgow, ou Antigonish Community Transit.

La formule de financement pose problème parce que ces organisations de transport ne sont pas nécessairement administrées par une municipalité. Je sais qu'Halifax va probablement chercher à moderniser son infrastructure de transport. Je me demande si cela va créer des occasions compte tenu de l'infrastructure excédentaire. Je pense à des autobus usagés qui ne sont peut-être pas trop vieux pour être hors service.

Sera-t-il possible de travailler en partenariat avec les petites collectivités pour qu'elles puissent se doter d'un réseau de transport en commun, si elles n'en ont pas aujourd'hui?

● (1715)

M. Mike Savage: Par exemple, nous avons donné des autobus à des localités comme Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, pour qu'elle lance son service de transport en commun. Étant donné que la MRH est aussi vaste, au cours des 10 à 20 dernières années, la contribution au transport en commun est passée des deux tiers payés par les clients à environ un tiers ou 40 %. C'est notamment parce que nous avons un réseau de transport en commun qui a été conçu par des politiciens, et non par des ingénieurs de la circulation.

Ce que nous devons faire à Halifax, c'est de condenser notre service et le rendre plus efficace au centre-ville, tout en gardant à l'esprit que des choses comme MusGo Rider... Je pense que nous sommes prêts à investir massivement dans les collectivités qui veulent amener les gens là où le système de transit est le plus efficace. Nous sommes prêts à investir là-dedans n'importe quand.

M. Sean Fraser: Un des défis qui me semble être unique au Canada — et qu'on retrouve certainement en Nouvelle-Écosse et dans la MRH — est que le financement rural de la phase deux du plan d'infrastructure fédéral dépend de la taille de la municipalité. Un des fonds ou type de projet potentiel qui m'intéresse le plus dans le cadre du financement est la connectivité.

Si la MRH était admissible à ces fonds, la ville serait-elle intéressée ou prête à participer au partage des coûts pour étendre la connexion Internet haute vitesse à ses zones rurales?

M. Mike Savage: Quelques conseillers de votre région, les conseillers Streatch et Hendsbee, s'attardent à ce dossier depuis un certain temps. Nous sommes certainement prêts à y contribuer.

J'encourage les gens à admettre que... C'est pourquoi je l'ai mentionné dans mon exposé. Les gens pensent que Halifax est une ville urbaine, mais nous sommes une grande municipalité rurale. À mon avis, nous ne devrions pas être exclus du financement rural.

M. Sean Fraser: Je sais que nous avons beaucoup collaboré sur un grand projet récréatif — y compris avec le sénateur Tom McInnis de Sheet Harbour. Je suis curieux de savoir si la ville a l'intention de m'aider à convaincre la province d'accorder la priorité à ce projet de centre de bien-être par chez nous.

Est-ce une chose qui figure en tête de votre liste de priorités?

M. Mike Savage: Oui. Comme vous le savez, c'est un projet dont le conseil a beaucoup discuté. Au départ, nous espérions qu'il fasse partie de la nouvelle école secondaire à laquelle nous contribuons. Nous sommes bel et bien prêts à en discuter.

Tom McInnis est un sénateur très influent et un ardent défenseur de Sheet Harbour. Je lui ai parlé pas plus tard qu'hier. Nous sommes prêts à examiner le projet et à travailler avec la merveilleuse collectivité de Sheet Harbour, et avec tout Eastern shore.

M. Sean Fraser: Pour terminer, le secrétaire parlementaire à ma droite veut savoir si le train de banlieue se rendra jusqu'à East Jeddore.

M. Mike Savage: Vous pourriez peut-être lui dire que pendant que nous discutons, je vérifie s'il a payé son impôt foncier.

Des députés: Ah, ah!

M. Sean Fraser: Merci beaucoup, monsieur le maire.

À bientôt.

La présidente: Merci beaucoup.

Le prochain intervenant est M. Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Ma question est pour Mark Romoff.

Je veux savoir comment les partenariats public-privé fonctionnent dans la pratique, et en explorant les avantages et les inconvénients de cette approche, j'ai lu le mémoire que le Conseil canadien pour les partenariats public-privé a soumis dans le cadre des consultations prébudgétaires en vue du budget de 2018. Votre organisation a recommandé au gouvernement du Canada d'intensifier les efforts de sensibilisation et de renforcement des capacités en matière de partenariats public-privé auprès des gouvernements locaux. Votre mémoire dit que:

> Le succès des PPP réside dans la disponibilité immédiate de capitaux privés canadiens pour investir dans l'infrastructure publique — il y a aujourd'hui, dans l'ensemble du pays, 261 projets en PPP qui sont soit opérationnels, soit en construction [...] La valeur des projets [...] dépasse maintenant 122 milliards de dollars.

Cela me mène à ma première question. Quels sont les avantages, s'il y en a, de recourir à la participation du secteur privé pour investir dans l'infrastructure publique?

M. Mark Romoff: C'est une bonne question, monsieur Sikand.

La réalité, c'est que peu importe la façon dont les collectivités mènent ses travaux d'infrastructure, le secteur privé intervient toujours. L'avantage d'un partenariat public-privé par rapport à l'approvisionnement traditionnel est que le secteur privé, en tant que consortium, assume la responsabilité du design, de la construction, d'une partie du financement privé et de l'entretien du bien pendant une période de 25 à 35 ans.

Les gouvernements concluent un contrat à forfait avec ces consortiums, qui assument entre autres les risques associés au design et à la construction. Comme vous le savez peut-être, lorsqu'on a recours à l'approvisionnement traditionnel, de nombreux projets dépassent largement le budget prévu et accusent un retard considérable. La nature de l'entente contractuelle des partenariats public-privé prévient cette situation, car les intervenants du secteur privé sont responsables des dépassements de coûts; c'est eux qui en sont tenus responsables, pas le gouvernement. Ils sont donc déterminés à assurer le respect du budget et de l'échéancier des projets.

● (1720)

M. Gagan Sikand: À ce sujet, à quel type de projets d'infrastructure publique les partenariats public-privé conviennent-ils le mieux?

M. Mark Romoff: Vous avez dit que nous avons beaucoup de ces projets d'un bout à l'autre du Canada. À vrai dire, il y en a 267.

C'est dans le domaine de la santé qu'on y a le plus souvent recours, notamment pour la construction d'hôpitaux et d'établissements de soins de longue durée. À l'heure actuelle, 97 structures sont construites ou déjà exploitées grâce à ce modèle.

Le secteur du transport est le deuxième secteur y ayant le plus souvent recours, notamment pour la construction de routes, d'autoroutes et de ponts. On utilise de plus en plus souvent ce genre de modèle pour les réseaux de transport en commun urbain, encore une fois pour les mêmes raisons, c'est-à-dire le respect de l'échéancier et du budget ainsi que l'optimisation de l'argent des contribuables.

M. Gagan Sikand: Comme dernière question, j'aimerais savoir quels sont les obstacles auxquels les gouvernements locaux font face sur le plan de la capacité lorsqu'ils se servent de ce modèle de partenariat.

M. Mark Romoff: En fait, les obstacles renvoient vraiment à la capacité. Ce que j'entends par là, c'est que la connaissance de l'approche des partenariats public-privé varie, surtout à cause des municipalités qui n'investissent pas depuis longtemps dans les infrastructures. Ces collectivités doivent comprendre la nature du modèle et reprendre l'approche adoptée par des municipalités plus expérimentées. Il leur faut les bons conseillers pour comprendre la meilleure façon de se doter d'une infrastructure et, à vrai dire, pour conclure des contrats qui garantiront que c'est une bonne affaire tant pour les gouvernements que pour le secteur privé.

M. Gagan Sikand: Il ne me reste presque plus de temps. Je vous remercie de vos réponses.

La présidente: Il reste une minute.

M. Mark Romoff: Je vous remercie de vos questions.

M. Gagan Sikand: Je vais céder mon temps à mon collègue.

La présidente: Il devra être rapide.

M. Ken Hardie: Monsieur Boston, j'ai une brève question pour vous.

Connaissez-vous le parc industriel Gloucester le long de l'autoroute 1? Les travailleurs à Vancouver n'ont eu d'autre choix que de subir son déménagement là-bas parce que les terres ne coûtaient pas cher, ce qui les force à se déplacer sur de longues distances. Je présume que c'est exactement le genre de chose qu'on ne veut pas financer à l'aide de fonds fédéraux.

M. Alex Boston: Désolé. Pouvez-vous...

J'ai entendu parler de vous, monsieur Hardie, et de votre excellent travail auprès des sociétés de transport et d'autres entités en Colombie-Britannique.

De quel projet s'agit-il?

M. Ken Hardie: C'est le parc industriel Gloucester.

M. Alex Boston: Ah, oui.

M. Ken Hardie: Il était à Vancouver, mais il se trouve maintenant loin à l'est, ce qui force les travailleurs à faire un long trajet.

Pouvez-vous nous soumettre vos réflexions à propos des critères qui devraient être remplis avant d'investir des fonds fédéraux dans une infrastructure de transport urbain?

M. Alex Boston: Je pourrais certainement le faire. J'ai...

La présidente: Veuillez les soumettre à la greffière, monsieur, pour que nous puissions les consulter. Nous n'avons pas assez de temps aujourd'hui pour vous entendre à ce sujet.

M. Alex Boston: Très bien, je vais les soumettre à la greffière.

La présidente: Merci.

Vous avez la parole, monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente.

J'ai une question pour M. Boston. Je vais peut-être lui donner un peu de temps pour parler de la façon dont le gouvernement fédéral peut améliorer ses dépenses d'infrastructure.

Pour situer le contexte, le gouvernement fédéral ne finance pas tous les types d'infrastructure. Nous ne finançons pas les hôpitaux ni l'enseignement de la maternelle à la 12^{e} année. Nous ne finançons généralement pas les pavillons universitaires, bien qu'il y ait des exceptions. Nous finançons toutefois la gestion des déchets et des eaux usées, les installations récréatives, de temps à autre, et les infrastructures de transport.

Je veux mettre plus particulièrement l'accent sur le secteur du transport. Quand je parle à des électeurs de ma circonscription, qui se trouve dans la région du Grand Toronto, ils me disent sans cesse que les déplacements sont leur plus grande source de frustration au quotidien.

Les données indiquent que la durée des déplacements augmente. Les gens passent de plus en plus de temps dans le trafic, ce qui les frustre de plus en plus. Malgré les dizaines de milliards de dollars investis par les gouvernements au cours des 10 dernières années pour tenter de régler le problème, la situation ne fait qu'empirer.

Dans le contexte de l'Accord de Paris et de nos cibles pour 2030, comme vous l'avez souligné dans votre exposé, le quart de nos émissions provient des moyens de transport. Vous pourriez peut-être expliquer comment le gouvernement fédéral peut optimiser ses dépenses d'infrastructure non seulement pour respecter ses engagements de l'Accord de Paris, mais aussi pour améliorer la qualité de vie des gens qui sont pris tous les jours dans le trafic.

● (1725)

M. Alex Boston: Avant toute chose, on doit tout simplement chercher à atteindre des seuils de densité résidentielle, qui sont bien acceptés par les sociétés de transport, afin de déterminer le type d'investissement dans les infrastructures.

À l'heure actuelle, on constate entre autres, contrairement aux observations astucieuses de Son Honneur le maire Savage, que de nombreux investissements dans le transport en commun ne se font pas dans les zones habitées existantes. Nous contribuons au prolongement des trajets et à une congestion accrue en nous rendant dans des zones vertes. Nous devons procéder à une densification, ce qui permet d'améliorer grandement la qualité de vie.

Notre parc de logements ne tient aucunement compte de la réalité démographique du pays, car plus de la moitié de nos maisons sont unifamiliales. Pourtant, de nos jours, plus des deux tiers des ménages ne comptent qu'une ou deux personnes. De plus, d'ici 2025, les foyers composés d'une seule personne seront les plus répandus, et cette tendance se poursuivra. Une grande partie de ces personnes vivent dans des maisons unifamiliales. Nous devons offrir une multitude de choix de logement, des gratte-ciel et des habitations en rangée aux multiplex, en passant par les maisons unifamiliales. Nous devons aider les administrations municipales à cet égard.

Toutes sortes de politiques ont encouragé par inadvertance les administrations locales à prendre les mauvaises mesures. Il est moins coûteux d'aménager des terres agricoles que de densifier les zones habitées étant donné qu'il n'est pas nécessaire de détruire l'infrastructure en place avant de commencer. Ce sont toutefois les projets de densification qui permettent de générer les recettes nécessaires pour exploiter, maintenir et remplacer l'infrastructure. Le meilleur régime d'administration des biens au pays se trouve dans la circonscription du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à Edmonton. Tous les quartiers doivent effectuer une analyse des sources de revenus en fonction du cycle de vie et des dépenses. Parmi les plus de 20 quartiers dont j'ai examiné l'analyse, seuls deux ont des recettes suffisantes pour construire, exploiter, maintenir et remplacer l'infrastructure en place. Les 18 autres quartiers seront, au bout du compte, un boulet que la municipalité devra traîner longtemps à cause de politiques que nous avons élaborées par inadvertance.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Boston.

Merci beaucoup à tous nos témoins. Je pense que nous aurions pu poursuivre pendant encore une heure, car je vois que mes collègues ont des questions, mais ils pourraient peut-être vous les faire parvenir directement.

Je vais suspendre la séance un instant le temps de mettre fin à la vidéoconférence, et nous poursuivrons ensuite à huis clos pour jeter un coup d'oeil à nos recommandations.

Merci.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur.* Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur.*

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act.* Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act.*

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca